Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

780

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de veiligheid van treinen van IC-direct* (ingezonden 17 november 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijksma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 7 december 2015).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht «Veiligheid treinen IC-direct ter discussie»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de conclusie dat de treinstellen die thans in gebruik zijn als Intercity direct (IC-direct) een risico vormen voor de veiligheid (rijtuigen van het type ICR (Intercityrijtuig), die zijn opgeknapt om dienst te doen als vervanger van de gesneuvelde Fyra)? Wilt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2
In het betreffende bericht in de Telegraaf wordt verwezen naar een rondschrijven aan de conducteurs en naar een door de Maatschappij Voor Beter OV aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gestuurde brief. Op basis daarvan heeft ILT nader onderzoek ingesteld. Op grond van haar bevindingen ziet ILT geen aanleiding om het gebruik van de rijtuigen van het type dat gebruikt wordt in de IC-direct te verbieden. ILT heeft geen overtredingen van de vigerende wet- en regelgeving vastgesteld en de Maatschappij Voor Beter OV hierover inmiddels geïnformeerd. Ook NS heeft mij geïnformeerd dat extra aanvullende maatregelen niet nodig zijn.

Vraag 3
Is het waar dat in een rondschrijven aan de conducteurs is gemeld dat door hoogteverschillen bij ongelijkmatig bezette rijtuigen de buffers van aangrenzende rijtuigen in elkaar kunnen haken (in vaktaal «overbufferen»), hetgeen kan leiden tot ontsporingen?

[1] Telegraaf, 12 november 2015 en http://voorbeterov.nl/trein, 12 november 2015

ah-tk-20152016-780
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Antwoord 3
Op 15 oktober 2015 heeft NS aan het rijdend personeel van IC-direct-treinen een veiligheidsbericht verstrekt. Daarin wordt aangegeven dat met een extreem volle trein waarvan één rijtuig is ontruimd niet verder gereden mag worden dan het eerstvolgende station. Dit heeft inderdaad te maken met hoogteverschillen bij ongelijkmatig bezette rijtuigen. NS heeft mij geïnformeerd dat zij de kans op «overbufferen» op «nagenoeg nul» inschatten. Het veiligheidsbeheersysteem van NS functioneert correct volgens ILT. Het invoeren van een werkinstructie zoals het geval is geweest bij het aan het personeel verstrekte bericht is een maatregel waarmee het resterende risico nog verder gereduceerd wordt.

Vraag 4
Is het waar dat dat komt door ernstige slijtage aan de wielstellen en de vering van de treinen en dat dat leidt tot extra uitval van treinen?

Antwoord 4
Neen. Vanwege de ombouw en modernisering van de rijtuigen zijn deze zwaarder geworden. NS heeft mij geïnformeerd dat er geen uitval is geweest als gevolg hiervan.

Vraag 5
Is het waar dat de trein die onlangs strandde tussen Schiphol en Rotterdam een breuk in de verbinding tussen een wielstel en een rijtuig (in vaktermen: een «aspot») had en dat een dergelijk defect leidt tot groot ontsporingsgevaar? Wilt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 5
Op 22 oktober 2015 is een Intercity-direct-trein tussen Schiphol en Rotterdam gestrand als gevolg van een warmgelopen aspot. Deze was nog niet gebroken. Een aspot is de verbinding tussen een as en het zogenaamde draaistel, niet de verbinding tussen een draai- of wielstel en het rijtuig. Een warmgelopen aspot kan de ontsporingskansen vergroten.
Zoals aangegeven in de brief aan uw Kamer over de ontsporing bij Borne[2] is in de afgelopen jaren het aantal zogenaamde «hot box detectiesystemen», dat ontsporingen als gevolg van dit soort beschadigingen zo veel mogelijk moet voorkomen, uitgebreid. Mede als gevolg hiervan was het aantal ontsporingen per treinkilometer in 2014 het laagste sinds 2007.

Vraag 6
Deelt u de mening dat ook het incident inzake de trein die onlangs geëvacueerd werd met veel rookontwikkeling een signaal is dat de veiligheid in de trein extra aandacht behoeft?

Antwoord 6
Op 10 november 2015 is een Intercity-direct-trein bij Bleiswijk gestrand als gevolg van rookontwikkeling in de locomotief. NS onderzoekt momenteel de oorzaak hiervan en verwacht dit medio december 2015 gereed te hebben. ILT volgt dit onderzoek nauwgezet. Ik wil niet vooruitlopen op de conclusies hiervan.

Vraag 7
Kunt u aangeven hoeveel treinen het afgelopen jaar zijn uitgevallen en wat daar de oorzaak van was? Is daar een tendens uit te destilleren?

Antwoord 7
In de op 1 oktober 2015 naar uw Kamer gestuurde 37e Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de periode van 1 januari 2015 tot en met 30 juni 2015[3] en de op 7 april 2015 naar uw Kamer gestuurde 36e Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de periode van 1 juli 2014 tot en met 31 december 2014[4] zijn

---

[2] Kamerstuk 29 893, nr. 175
[3] Kamerstuk 22 026, nr. 481
[4] Kamerstuk 22 026, nr. 477

de onderstaande uitvalcijfers over de IC-direct-treinen tussen Amsterdam en Breda opgenomen.

kwartaal	uitvalpercentage	toerekenbaar aan NS/HSA
Q3/2014	8,1	3,3
Q4/2014	4,5	1,9
Q1/2015	7,3	2,1
Q2/2015	6,7	2,2

Deze uitvalscijfers laten zien dat er geen sprake is van een trend. In de 37e voortgangsrapportage is aangegeven welke maatregelen genomen zijn om de uitval te beperken, zoals onderzoek naar windgevoeligheid van treinen, verbeteringen aan de software in de TRAXX-locomotieven, modificaties aan de deursystemen van de rijtuigen en aanpassingen in de opleidingen voor het rijdend personeel.

Vraag 8
Deelt u de gedachte dat het goed is dat de Inspectie Leefomgeving en Transport een onderzoek doet naar de onderhoudstoestand en de veiligheid van deze rijtuigen die als Intercity direct op de HSL-Zuid worden ingezet?

Antwoord 8
ILT heeft een onafhankelijke rol in het toezicht op vervoerders en op het materieel dat vervoerders inzetten. Zoals hierboven aangegeven heeft ILT naar aanleiding van de in deze Kamervragen aangehaalde incidenten en een door de Maatschappij Voor Beter OV aan ILT gestuurde brief nader onderzoek ingesteld. Vanzelfsprekend ondersteun ik dat.